

Association Les Vallons



L'association « Les Vallons », réunissant les adhérents de deux communes, Lescout et Saint Germain des Prés, s'est constituée en décembre 2007 en association de défense de l'environnement pour dénoncer le projet de liaison autoroutière Castres – Toulouse nord est. Située au cœur d'un territoire à forte vocation agricole et considérant désormais la place stratégique de l'agriculture dans l'aménagement du territoire et une politique de développement durable, notre association s'oppose à un projet incohérent dans ces domaines, et œuvre pour une liaison de qualité entre Castres et Toulouse, respectueuse d'une activité et d'une économie majeure pour les générations présentes comme futures.

Association LES VALLONS
En Izarn 81700
Saint Germain Des Prés
association.lesvallons@orange.fr

Autoroute ou 2x2 voies, un facteur de risque majeur pour notre agriculture et l'environnement !

Sans terre, il n'y a plus d'agriculture.

« La vocation première et prioritaire de l'agriculture est de répondre aux besoins alimentaires de la population, et ce de façon de plus en plus accentuée pour les décennies à venir »...« Pour cela il est indispensable de limiter la consommation de terres agricoles et leur artificialisation » (article 31 de la Loi Grenelle¹).

Tout le monde a bien conscience qu'aujourd'hui l'agriculture est un secteur devenu désormais stratégique en tant qu'activité pour entretenir et préserver notre environnement, mais aussi économique pour nourrir les hommes et renforcer une industrie agro alimentaire indispensable.

Or l'agriculture, c'est les hommes et « la terre. » Sans terre, il n'y a plus d'agriculture.

« Ne pas limiter la consommation de terres agricoles et leur artificialisation ... », c'est condamner à plus ou moins long terme la principale activité économique de notre territoire, mais aussi les moyens nécessaires pour que demain les générations futures puissent subvenir à leurs besoins.

Le projet d'autoroute Castres-Toulouse NE, ce sont 350 hectares de terre artificialisés directement, et plus de 7000 hectares de terre affectés indirectement, par les effets du remembrement des exploitations, mais aussi et surtout, par la rurbanisation inéluctable de cet axe.

Alors, au-delà des questions d'opportunité du projet autoroutier, traitées par ailleurs, on peut se poser les questions suivantes :

- Quelle cohérence le projet autoroutier a-t-il avec les politiques d'aménagement de nos territoires ?
- Quels risques fait-il peser sur notre environnement et notre agriculture ?



1-L'autoroute, un facteur d'urbanisation reconnu, une menace pour l'agriculture !

Incohérence entre discours d'intention et choix d'infrastructure

On peut s'interroger sur la cohérence entre d'une part les constats et les discours d'intention de la puissance publique concernant la maîtrise de l'étalement urbain et d'autre part le projet autoroutier Castres -Toulouse NE porté par cette même puissance publique.

D'un côté on s'inquiète à juste titre de la dilapidation des espaces naturels et agricoles, et on nous explique qu'il est urgent de prendre des mesures de préservation (voir page suivante), et d'un autre côté, l'Etat représenté par la DREAL, défend un projet autoroutier dont elle reconnaît ouvertement qu'il présente un risque majeur d'étalement urbain P91 de son dossier :

« Le projet de liaison Castres-Toulouse présente un nombre important d'échangeurs puisque 5 points d'échanges sont envisagés ... C'est aussi un facteur de risque d'étalement urbain et de dilapidation de l'espace ».

Pourtant la DREAL nous expliquait il y a 2 ans dans son dossier sur le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse (GCAT) qu'il était impératif d'espacer de plus de 30 km les échangeurs car : « De manière systématique, une autoroute ... introduit une urbanisation des espaces accessibles en moins de 10 minutes (soit 15 km) depuis les échangeurs » - page 51 du dossier GCAT.

L'autoroute : le jeu de la roulette russe

Non contente de nous expliquer que l'autoroute sera un facteur d'urbanisation, la DREAL précise en plus, P92 de son dossier, que : « les territoires situés au cœur de ce projet sont sur ce point de vue les plus fragiles ». « Aucune démarche de planification à l'échelle inter communale n'a été lancée ... Cette fragilité est renforcée par l'absence de plan local d'urbanisme sur un certain nombre de communes concernées ».

Mais quelle logique d'aménagement du territoire suit donc la DREAL pour proposer une autoroute qu'elle reconnaît être une menace pour les territoires agricoles traversés ?

Agriculture menacée

Depuis l'an 2000, la Hte-Garonne perd 1500 ha de Surface Agricole Utile chaque année au profit de l'urbanisation et des infrastructures, soit 12.000 ha de perdus depuis l'an 2000.

(Source : Cahier d'acteur Chambre Agriculture Hte-Garonne GCAT)

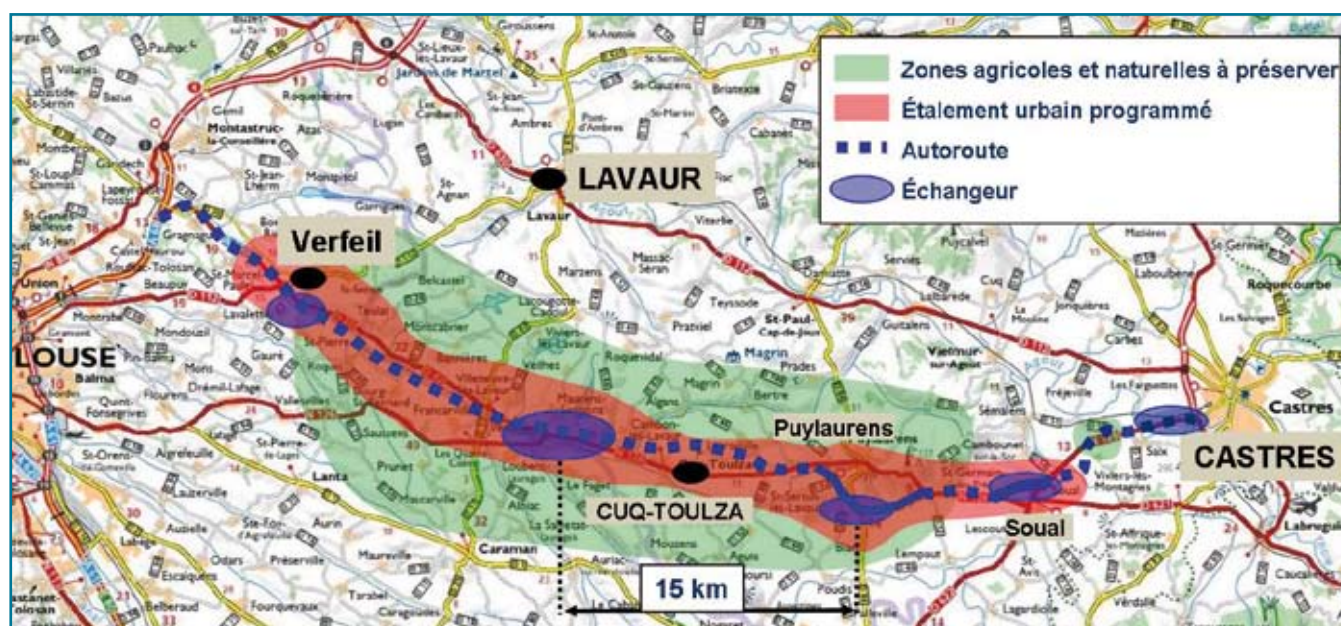
Dans le Tarn, c'est 83 ha de fonciers qui disparaissent toutes les 3 semaines.

La surface d'un département disparaît en France tous les 10 ans.

Agriculture et Agro-alimentaire, 1^{er} secteur d'emplois...

... en Midi-Pyrénées, représentent un véritable gisement pour l'avenir, avec le renouvellement des actifs agricoles, avec le développement de métiers induits par de nouveaux produits ou services nécessitant des besoins en main d'œuvre qualifiée.

(Source : Lettre trimestrielle n°11 et document d'orientation de la Chambre régionale d'agriculture Midi-Pyrénées Nov 2008.)





2-L'étalement urbain : les constats alarmants des puissances publiques !

Un risque majeur pour l'avenir des territoires.

Tous les indicateurs d'alerte sur les conséquences de l'emprise de l'urbanisation sur le devenir et l'organisation de nos territoires, et sur l'environnement sont au rouge. Ce constat alarmant est souligné par tous : les services de l'Etat, les collectivités territoriales les organismes socio-économiques, les chambres d'agriculture.

La maîtrise de l'étalement urbain est dorénavant devenue un enjeu essentiel. C'est une préoccupation majeure des acteurs de la région exprimée dans tous les schémas d'aménagement du territoire (SCOT, SRADDT, AGENDAS 21, PLU) et la loi Grenelle 1.

Le constat du Conseil Economique et Social Régional Midi-Pyrénées (CESR).

Dans son avis de novembre 2008, le CESR fait le constat d'un bilan médiocre en Midi-Pyrénées de la consommation d'énergie lié aux transports et aux déplacements. L'une des principales causes identifiée est l'étalement urbain et la faiblesse des transports en commun qui lui est associée conduisant à une augmentation de l'usage de la voiture individuelle.

Les préoccupations et interrogations du Conseil Régional.

Dans son Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable du Territoire (SRADDT) le Conseil Régional fait part de sa profonde préoccupation :

« L'augmentation et l'éparpillement de l'habitat résidentiel bouleversent les équilibres existants ... Les impacts sociaux et environnementaux de cette nouvelle répartition risquent tout simplement de s'avérer ingérables pour les générations futures. »

D'où le questionnement du Conseil Régional dans le SRADDT :

« Arrivera-t-on à mieux articuler SCOT et PLU comme le prévoit la loi ? ... Quelle régulation foncière pourrait éviter un éparpillement trop anarchique de la population qui pose des problèmes d'infrastructures et des conflits d'usage ? »

Comme le dit le dossier du débat public, les collectivités sont censées disposer d'outils pour assurer un aménagement de leur territoire. Certes, mais à quoi peuvent servir ces outils pour maîtriser le foncier, faire cesser l'étalement urbain et le mitage de nos territoires quand les acteurs eux-mêmes s'accordent à reconnaître leur inefficacité pour ne pas dire leur impuissance à endiguer le phénomène ?

En final, si l'autoroute est un facteur reconnu d'étalement urbain, en quoi le projet autoroutier Castres-Toulouse NE est-il cohérent avec le développement durable ?



L'étalement urbain en questions :

Qu'est ce que l'étalement urbain ?

La notion d'étalement urbain, désigne le phénomène d'extension de plus en plus vaste et discontinue de l'urbanisation, entraînant de profondes modifications des structures urbaines, des déséquilibres sociaux et environnementaux.

Quelles sont les conséquences sur les collectivités ?

Il entraîne la constitution de « cités dortoirs », rend difficile la mise en place de transports en commun efficaces et accroît de fait les déplacements en voiture individuelle, demande plus d'investissements en équipements (crèches, stades, écoles, ...) et en infrastructures routières, plus de dépenses énergétiques ainsi que plus de pollution et bien sûr plus d'emprise sur les terres agricoles et les espaces naturels.

De quels outils efficaces dispose-t-on pour le maîtriser ?

A notre connaissance aucun.

Est-ce une menace reconnue ?

Oui, par toutes les collectivités territoriales et par le maître d'ouvrage de l'autoroute lui-même.



3-Des espaces naturels condamnés !

Comment un projet autoroutier aux échangeurs aussi rapprochés, traversant un territoire agricole à fort potentiel agronomique et plusieurs espaces naturels protégés constituant des enjeux écologiques, ne ferait-il pas courir un risque majeur sur l'agriculture et l'environnement ?

Le dossier minimise et banalise les impacts sur des milieux naturels tels que, **la vallée du Girou** (biodiversité et enjeu écologique), **la base de loisirs**, **la maison de la petite enfance** de la communauté de communes de Cambounet-sur-le-Sor, et **la réserve naturelle de Cambounet-sur-le-Sor**, espace naturel protégé, qui présente un intérêt ornithologique de première importance soit plus de 30 hectares classés en ZNIEFF de type 2 dont 8 ha en ZNIEFF de type 1.

Avec le projet autoroutier, quelle cohérence d'aménagement des territoires traversés est ici respectée ?

En conclusion...

Dans le contexte actuel, où les enjeux agricoles et écologiques nous sont constamment rappelés, où la nécessité de bouger autrement est une priorité, la réalisation d'une nouvelle infrastructure autoroutière apparaît singulièrement incohérente avec les orientations stratégiques de la loi Grenelle 1 votée en juin 2009. Le projet autoroutier présenté par la DREAL est inopportun car en totale contradiction avec tous les schémas d'aménagement des territoires (SRADDT, SCOT, AGENDA 21) :

1. il minimise et banalise les effets induits d'une telle infrastructure qui fait peser de gros risques sur l'environnement et l'agriculture,
2. il favorise l'étalement urbain et avec ce dernier les transports individuels participant ainsi à l'augmentation des gaz à effet de serre sur un territoire qui ne dispose d'aucun transport collectif efficace.

Aussi, devant un tel questionnement et une telle vision prospective des risques, on ne peut être que dubitatif :

1. sur la cohérence de l'aménagement du territoire que sous-tend ce projet,
2. sur la logique argumentaire qui permet au maître d'ouvrage d'affirmer et de conclure que le projet « permettrait d'offrir dès 2015 un outil au service d'un développement régional plus équilibré ».

C'est pourquoi notre association souhaite que soit reconsidérée l'opportunité de ce projet en l'abandonnant, et qu'une solution alternative plus responsable et plus conforme aux exigences précitées soit privilégiée.



Les enjeux de demain :

La mise en œuvre d'une politique de développement durable

Elle implique une gestion de l'espace raisonnée et partagée.

La terre et l'eau,

Ce sont les deux éléments essentiels à gérer pour les générations futures. Nourrir près de 9 milliards d'individus, doubler la production agricole malgré des terres cultivables et une eau toujours plus rares, c'est l'équation à résoudre pour nourrir la planète en 2040.

La menace du réchauffement climatique

Cette menace, qu'aujourd'hui plus personne ne conteste, ne devrait elle pas nous inciter à changer radicalement nos comportements en matière de mobilité ?

Quels choix d'aménagements du territoire devons-nous promouvoir ?

Sans aucun doute, ceux qui permettront aux générations futures de subvenir à leurs besoins énergétiques et alimentaires.

